
Dolomitentour 2014



Die Dolomiten sind wohl eines der bekanntesten und eines der beliebtesten Teilgebirge der Alpen. Bislang fanden sie in unseren Alpentouren kaum Berücksichtigung. Diesen Missstand sollte 2014 eine ausschließlich den Dolomiten gewidmete Tour beseitigen.



Wie gesagt, sind die Dolomiten sehr beliebt und entsprechend zu den falschen Jahreszeiten „überfüllt“. Bei der Planung sollten dies gerade Radfahrer berücksichtigen, schließlich erfreut man sich doch eher an verkehrsrärmeren Straßen. Daher wählte die Gruppe erstmals den September als Datum, etwas weniger Verkehr schien garantiert und das Wetter kann in den Dolomiten auch im September noch sehr schön sein. Die Betonung liegt auf KANN, das Gegenteil prophezeite annähernd täglich die Wettervorhersage für den Folgetag.

Als zentralen Ort für unsere Unterkunft wählten wir Alleghe. Von hier aus konnten alle Touren entweder direkt mit dem Rad oder mit dem PKW mit Anfahrtszeiten von meist 1-1,5 Stunden (Ausnahme: Istrien) angesteuert werden. Alleghe liegt malerisch am gleichnamigen See und in direkter Nachbarschaft zur berühmten und eindrucksvollen Civetta-Ostwand. Unsere Unterkunft im Chalet il Lago lag direkt am See, war geräumig und die netten Gastgeber standen uns mit Rat und Tat zur Seite. Zur Begrüßung gab es sogar hausgemachten, warmen Apfelstrudel.

Aufgrund einiger kleinerer, wetterbedingter Umbauten wurden im Zuge der gesamten Tour diesmal „nur“ fast genau 1000 Kilometer mit 27 000 Höhenmetern absolviert. Im Folgenden schildert Martin Reis die einzelnen Tagesetappen.

Tag 1 – „Die Drei Zinnen“

Stau und starker Regen machten am Vortag die klassische Einrollrunde zunichte, stattdessen erfreuten wir uns am selbstgebackenen Apfelstrudel unserer herzlichen Gastgeber. Wie nun an fast jedem Tag mussten wir abends durchwachsene bis schlechte Meldungen für den Folgetag den verschiedenen Wetterdiensten entnehmen. Was dann aber für den ersten Tag galt, führte sich auch an fast allen weiteren Tagen fort: Es begann sehr gut, oft mit blauem Himmel, dann zog es sich zu, ehe irgendwann der unweigerliche Regen herabprasselte, meist allerdings erst nach Rückankunft in Alleghe.

Da die gesamte Tour im Vergleich zur Planung um 3 Tage nach hinten verschoben stattfand, galt es auch die Etappenabfolge zu überdenken. Unser erster Radtag war nun nämlich ein Sonntag und daher eher ungeeignet für die Sellarunde. Hier herrscht immer reger Betrieb, aber gerade am Wochenende ist das Verkehrsaufkommen deutlich erhöht. Daher entschieden wir uns für die Doppio des Passo di Giau, inklusive der Stichstraße zur Auronzohütte nahe den Drei Zinnen. Von der Haustür aus umrundeten wir noch „unseren“ See, ehe nach höchstens 5 Kilometern bereits der Anstieg begann. 15,6 km mit 1252 Hm zum Einrollen. Für Felix war es der erste Pass überhaupt, allerdings setzte er sich früh ab und zeigte keinerlei Zurückhaltung. Patrick war indes schon mit dem Auto voraus, um kurz unterhalb der Passhöhe zu parken und von dort langsam auf die Strecke zu gehen, ehe wir anderen ihn einholen würden.

Mit dem Giau (2233 m) und dem späteren Anstieg zu den Drei Zinnen (2320 m) standen gleich am ersten Tag die höchsten Brocken im Weg. Der blaue Himmel und die noch frischen Beine sorgten für eine Menge Motivation und so eroberten wir die Passhöhe recht zügig. Die folgende Abfahrt nach Cortina d'Ampezzo stellte gleichzeitig die letzte Auffahrt des Tages dar, jeder konnte sich also schon einmal ein Bild davon machen. Den weltbekannten Skiort Cortina durchquerend nahm die Dreiergruppe den „Hügel“ des heutigen Tages, den Passo Tre Croci, ins Visier. Diese Formulierung seitens Streckenplaner Martin Reis sollte angesichts von knapp 700 Höhenmetern und einer Gesamthöhe von 1809 m zum Running Gag der Tour werden, alles unter 1800 m war fortan zum Hügel degradiert. Wenige Kilometer entfernt liegt der malerische Misurinasee, wo sich den Radsportlern eine groteske Szenerie bot: Mitten in Italien (zugegeben in Südtirol) saßen viele japanische Touristen auf der Terrasse eines Cafés, beschallt von lauter deutscher Volksmusik. Doch die lockere Stimmung passte schon bald nicht mehr zum Geschehen auf der Straße.



Kaum war der Abzweig zur Mautstraße erreicht, erreichten die Steigungswerte mittlere bis hohe zweistellige Werte und verließen diese kaum noch. Die letzten 4 km überwandern knapp 450 Hm und setzten gleich am ersten Tag eine ordentliche Duftmarke. Der Begriff „steil“ sollte während der Tour allerdings noch ganz andere Bedeutung gewinnen. Am höchsten

Punkt war die Gruppe schließlich wieder vereinigt und, genauso wie viele andere Touristen, auf der Suche nach den berühmten Drei Zinnen. Allerdings ist es etwas irreführend, dass man sie eben von diesem Parkplatz an der Auronzohütte nicht zu Gesicht bekommt. Dazu ist zunächst ein kleiner Fußmarsch um den „falschen“ Berg herum von Nöten. Da dieser an unserem Ruhetag geplant war, waren wir unserer Wiederkehr noch ziemlich sicher, leider kam es anders (siehe Tag 4).

Den Rückweg nach Cortina traten wir nun rechts um das Gebirgsmassiv herum an. Einem ersten Schauer begegneten wir noch mit einer Unterstellpause. Die schwarze Wand, welche sich allerdings von Cortina aus gesehen genau über unserer Route zum Giau breit gemacht hatte, konnte wohl kaum ausgetrickst werden. Es blieb glücklicherweise trotzdem fast bis zum Gipfel trocken, was man von der folgenden Abfahrt nicht sagen kann. Für Radfahrer gibt es wohl wenige unangenehmere Situationen, als lange Abfahrten in Regen und Kälte, ein Vergnügen war es also nicht.

Tag 2 – „erster Kontakt zur Sellarunde“

Die Sellarunde ist sicher die berühmteste Passkombination in den Dolomiten. Nicht nur auf Radfahrer, sondern auch auf Skifahrer übt sie eine ganz besondere Anziehungskraft aus. Die Runde führt um den beeindruckenden Sellastock mit z.B. der Pordoispitze, aber auch vorbei an bedeutenden Dolomitengipfeln wie dem Langkofel.

Unser Plan entsprach im Wesentlichen dem des Vortages: Möglichst früh los, um dem für Nachmittag gemeldeten Regen zu entkommen – Patrick startete wieder mit dem Auto und würde am Sellajoch zu uns stoßen. Nach unserer obligatorischen Seeumrundung blieb es nur unwesentlich länger flach als tags zuvor. In Caprile, von wo man vier verschiedene Passauffahrten beginnen kann (Giau, Falzarego, Pordoi und Fedaiia) beginnt die knapp 1000



Höhenmeter umfassende Steigung zum Passo di Fedaiia (2057 m). Nach knapp 5 km muss man ein wenig wachsam sein, um einen absoluten Höhepunkt nicht zu verpassen – die Sottoguda-Schlucht. Im gleichnamigen Ort verlässt man die Passstraße, um durch den Ortskern über Pflasterstraßen der Beschilderung „Serrai“ zu folgen. Die 1300 m lange, eindrucksvolle Klamm ist nur für Fußgänger und Radfahrer geöffnet. Die senkrecht aufsteigenden Felswände stehen sich an den engsten Stellen nur wenige Meter gegenüber.

Im weiteren Verlauf wird die Passstraße deutlich steiler und ist sehr unrythmisch zu fahren. Auf der Passhöhe befindet sich direkt unterhalb der Marmolada (mit 3343 m höchster Berg der Dolomiten) ein größerer Stausee, an dessen Ufer man begleitet von tollen Landschaftseindrücken zur Staumauer und somit der anderen Seite des Passo di Fedaiia fährt. Die folgende Abfahrt nach Canazei

brachte die RSCLer dann zur eigentlichen Sellarunde, schließlich beginnt hier der Anstieg zum Sellajoch. Schon bald kommt die gewaltige Nord-Ostwand der Pordoispitze in Sicht, eines

von unzähligen gewaltigen Felsmassiven links und rechts der Passstraßen. Selten wird der besondere Charakter der Dolomiten so deutlich wie auf der Sellarunde. Nicht nur der gewaltige Sellastock, die Pordoispitze oder Langkofel und Konsorten wissen zu beeindrucken, sondern auch die Fernblicke z.B. Richtung Rosengartengruppe zeichnen ein fantastisches Landschaftsbild. Die Anstiege zu Sellajoch (2213 m), Grödnerjoch (2121 m), Passo di Campolongo (1875 m) und Passo di Pordoi (2239 m) selbst hier zu beschreiben würde zu weit führen. Der Passo di Pordoi ist 6 Meter höher als der Giau und damit die höchste Passstraße der Dolomiten. Alle Pässe der Sellarunde sind nicht sonderlich lang und fast durchweg in angenehmen Steigungsbereichen um 7 % - ein Traum für jeden Rennradfahrer. Natürlich lud diese traumhafte Kulisse die 4er-Gruppe auch zum häufigen Fotografieren ein und so ging entscheidende Zeit verloren, auch den letzten Pass des Tages – erneut der Passo di Fedaia – vor dem Nachmittagsschauer zu schaffen.

Nun wieder zu dritt stand der letzte von sechs Tagespässen erneut mit darüber drohenden dunklen Wolken wenig einladend im Weg. Max nutzte die Gelegenheit, einmal etwas näher an die Leistungsgrenze zu gehen. Ob ihm dabei die Höhenluft zu schaffen machte, blieb unklar. Irgendeinen Grund musste es aber haben, dass er für Felix und Martin am Passschild unauffindbar und stattdessen an diesem vorbei gefahren war, um weitere, vermeintliche 200 Höhenmeter bis zur Passhöhe zu bewältigen, die allerdings schlicht nicht vorhanden waren. Später war er immer noch überzeugt, bei der ersten Befahrung diesen ominösen Anstieg gefahren zu sein ☹

Der befürchtete große Regenguss blieb zwar an diesem Tag aus, doch ausgerechnet im steileren Teil der Abfahrt war die Straße vollständig nass. Daher konnte keiner der drei verbliebenen die Besonderheit der Fedaia-Abfahrt nach Caprile hinab testen: Hier gibt es eine steile, knapp 1 km lange Gerade mit der Möglichkeit, 100 km/h zu erreichen. Bei den herrschenden Bedingungen allerdings unmöglich.

Tag 3 – „Der italienische Ventoux“

Italienischer Ventoux? – Was hat der kahle Riese aus der Provence mit dem Monte Grappa ausgangs der Dolomiten gemein? Beide stehen, zumindest aus einer bestimmten Perspektive gesehen, ziemlich allein. Beide thronen über angrenzenden Ebenen. Der Monte Grappa erhebt sich direkt aus der fast tellerflachen Poebene.

Der 1745 m hohe Berg ragt um mehr als 1500 Höhenmeter aus der Poebene auf und ist somit trotz der eher geringen Gesamthöhe mit zahlreichen „großen“ Alpenauffahrten gespickt. Es gibt in der Tat nämlich eine Menge Varianten, den Gipfel zu erreichen. Insgesamt führen neun asphaltierte Straßen hinauf, wobei man von vier Hauptanstiegen sprechen kann. So ergab unser Plan, eben diese vier näher unter die Lupe zu nehmen. Da das Ganze dann inkl. Anfahrt mit dem PKW nach Feltre doch ein bisschen zu viel des Guten gewesen wäre, entschlossen wir uns je zwei verschiedene Auffahrten hoch und die verbleibenden zwei als Abfahrten hinunter zu fahren. Immerhin kamen so auch fast 4000 Höhenmeter zusammen.

Von Norden kommend begann der erste Anstieg in Seren del Grappa, wobei Martin aufgrund seiner Übersetzung diese extrem steile Variante scheute und vom benachbarten Caupo dem Monte Grappa über den landschaftlich sehr schönen Bergrücken zu Leibe rückte. Die anderen drei wagten sich an das kleine Sträßchen, welches wohl außer Einheimischen und eben eine paar Radfahrern nicht viele Menschen zu Gesicht bekommen. Vor Ort ist man sich der

radsportlichen Attraktivität aber durchaus bewusst, so findet man zu Beginn ein Schild mit der Beschreibung der deutschen Pässefahrer-Seite quäldich.de.

Der Monte Grappa ist von keiner Seite leicht zu bezwingen und hat überall auch mal etwas steilere Rampen zu bieten. Der Höhepunkt wartet allerdings in der Auffahrt von Seren del Grappa. Knapp 400 m mit Steigungen zwischen 22 und 27 % ziehen den Radlern im wahrsten Sinne des Wortes die Schuhe aus. So musste Patrick der Steilheit Tribut zollen und ein kurzes Stück schieben, was aber mit den Pedalplatten unter den Rennradschuhen nicht möglich war, also Schuhe aus ;-)



Leider bildete sich im Laufe des Tages eine dichte Wolkenhülle um den Gipfel und so konnten die Mayener Radsportler nach dem ersten erfolgreichen Ansturm leider keine Früchte der Anstrengungen mehr ernten. Immerhin konnten die RSCler das große Ossarium, unter Mussolini zum Gedenken an die Gefallenen des ersten Weltkriegs errichtet, in Augenschein nehmen. Der Monte Grappa markiert den Punkt des weitesten Vordringens der österreichischen „Kaiserjäger“ während des Alpenkrieges. Doch hier gelang es den Italienern die Österreicher unmittelbar vor Erreichen der Poebene zu stoppen und zurückzudrängen. Die Überreste von knapp 30 000 Gefallenen erinnern heute an die erbitterten Auseinandersetzungen.

Nach einer teils wunderschönen Abfahrt nach Semonzo del Grappa (diese Route sollte man auf jeden Fall auch einmal als Auffahrt unter die Räder nehmen), erreichten wir im unteren Drittel endlich die Nebel-/Wolkenuntergrenze und waren beeindruckt vom Ausblick weit in die Poebene. So gewannen wir immerhin einen Eindruck, wie imposant das Panorama von oben bei klarer Sicht sein muss.

Nun ging es bis auf 150 m über Meereshöhe hinunter, wo wir von einer schwülen Hitze überrascht wurden. Während der letzten Tage und Stunden waren wir eher kühle Bedingungen gewohnt und nun über 30 Grad in Bassano del Grappa, wo wir zu Mittag rasteten und uns für die zweite Runde stärkten.

Die Wahl fiel auf den Start in Romano d'Ezzelino. Nun wäre es wohl völlig übertrieben hier von einer unschönen Auffahrt zu sprechen, doch im Vergleich mit den anderen Varianten fällt diese etwas ab. Angesichts des sich weiter verschlechternden Wetters gab es ohnehin keine Hoffnung auf tolle Landschaftseindrücke. Knapp 24 km Passstraße waren aber auch eine sportliche Herausforderung an sich und trotz großer Abstände untereinander (Max machte nun einmal ernst und distanzierte uns um mindestens 11 Minuten) kamen wir alle gut oben an. Glücklicherweise blieb der befürchtete Regen einmal mehr aus und wir beschlossen den Tag mit dem Ausrollen durch den historischen Ortskern von Feltre. Zurück am Parkplatz konnten wir hautnah miterleben, welchen Stellenwert Radsport in Italien hat. In unmittelbarer Nähe fand das Training des örtlichen Radvereins statt. Sprinttraining der ca. 6-9-jährigen, immer

zwei gegeneinander in wechselnden Paarungen und unter lauter Anfeuerung zahlloser Betreuer. Ein tolles Erlebnis.

Tag 4 – „Piz Boe“

Nach drei harten Radtagen hatten wir uns den ersten Ruhetag verdient. Traditionell ist dies allerdings derjenige Ruhetag während der Alpentouren, der für ausgedehnte Bergwanderungen erhalten muss. In der Ursprungsplanung war der Besuch der Drei Zinnen inklusive Besteigung des Paternkofels über den Innerkofler Klettersteig vorgesehen. Dies ist eine abwechslungsreiche Runde mit einer Menge Erinnerungen an die Gebirgskämpfe des Ersten Weltkriegs. Allerdings ist die Route technisch etwas anspruchsvoller und bei nassen Verhältnissen ungleich gefährlicher.

Da die Wettervorhersage wieder einmal Unheilvolles ankündigte, entschlossen wir uns ein näheres und leichteres Ziel zu suchen. Das Augenmerk fiel dabei schnell auf den Piz Boé, mit 3152 m höchster Gipfel des Sellastocks. Dieser Aussichtsgipfel ist problemlos vom PordoiPASS, den wir ja schon von der Radüberfahrt an Tag 2 kannten, erreichbar. Die



leichteste Variante von dort ist die Seilbahnfahrt auf die Pordoispitze und dann ca. eine Stunde Wanderung. Wir wollten uns jedoch ein wenig Sportlichkeit bewahren und starteten zu Fuß von der Passhöhe. Der Weg führt zunächst noch kurz durch alpine Wiesen und dann über einen markanten Schuttkegel auf eine Felslücke zu. In dieser Lücke liegt das Rifugio Forcella Pordoi, eine kleine Berghütte auf 2840 m. Hier angekommen, fiel direkt auf, dass plötzlich, neben einem freilaufenden Schwein, auch viel mehr Wanderer

auf dem Weg waren, schließlich mündete hier der Zuweg von der Seilbahn ein. Durch diese Anbindung und die normalerweise fantastische Aussicht ist der Piz Boé wahrscheinlich der meist bestiegene 3000er der Dolomiten.

Erste Schneereste und zunehmend felsigeres Gelände kündeten nun von höheren Gefilden. Auch die Anstrengungen der letzten Tage und fehlende Erfahrung im felsigen Gelände schlugen nun immer stärker zu Buche. Schließlich mussten Felix und Patrick bei knapp 3000 Metern umdrehen, während Max und Martin weiter in Richtung Gipfel kraxelten. Hin und wieder gaben Lücken in der dichten Wolkendecke Ausblicke auf die beeindruckenden umliegenden Felsmassive frei. Zum Zeitpunkt des Gipfelaufenthalts lag der Berg aber leider in einem dichten Wolkenschleier. Der Abstieg gestaltete sich im Anschluss ungleich schneller, allein das sog. Abrutschen des Schuttkegels war nicht nur ein großer Spaß, sondern auch deutlich schneller als der Aufstieg.

Tag 5 – „Geht's noch steiler ... ?“

Schwierige Wettervorhersagen machten uns während der ganzen Tour zu schaffen, nur einmal aber änderten wir die Radpläne in größerem Umfang ab – eben an diesem fünften Tag. Der Titel bezieht sich auf die alten Pläne einer Runde mit 4400 Höhenmetern und zwei extrem steilen Anstiegen. Nach der Kürzung blieb „nur noch“ eine Runde mit 97 km und 2900 Höhenmeter übrig. Das durch den Giro d'Italia bekannt gewordene, sehr steile Reiterjoch fiel der Kürzung zum Opfer.

Nach einer kurzen PKW-Anfahrt über den unspektakulären Passo di San Pellegrino starteten wir im Bergstädtchen Moena. Beim Fertigmachen auf dem Parkplatz fiel Max plötzlich das Fehlen seines Radtrikots auf, es hing fertig gepackt in der Unterkunft, und ein Ersatztrikot war nicht verfügbar. Nun hieß es improvisieren, Martins Windweste und Felix' Softshelljacke im Rucksack verstaut waren die Wahl der Mittel. Max gab schon ein amüsantes Bild für einen sportlichen Rennradfahrer ab, aber was solls, so konnte die Tour wenigstens gefahren werden.

Der Karerpass (1745 m) als erstes Hindernis des Tages ist ein verkehrstechnisch bedeutsamer Transitpass, der das Fassatal mit dem Eisacktal verbindet. Entsprechend ausgebaut und stark befahren ist leider die Passstraße.

Als „notwendiges Übel“ legten wir den Anstieg relativ zügig zurück. Auf der Passhöhe erreichten wir auch die Sprachgrenze, deutlich sichtbar an den beiden Passnamen „Karerpass“ und „Passo di Costalunga“. Von nun an waren wir im deutschsprachigen Südtirol unterwegs. Die nächste Station hieß zunächst Karersee, ein außergewöhnlicher Bergsee einige Kilometer unterhalb der Passhöhe, um den sich zahlreiche Südtiroler Sagen ranken. Der tiefgrüne und unglaublich klare Bergsee mitsamt seiner beeindruckenden Bergkulisse ist ein Pflichtstopp auf dem Weg hinab ins Eggental.



Kurz hinter Birchabruck verließen wir die Eggentaler Staatsstraße – auch Dolomitenstraße genannt – und querten mittels des Anstiegs nach Obergummer hinüber in Richtung Eisacktal. Während der Abfahrt ergaben sich tolle Ausblicke ins Eisacktal und nach Bozen. Eben jenes Eisacktal erreichten wir in Blumau, wo eine kurze Mittagsrast vorgesehen war. Die Beschilderung, vor allem aber das selbstverständliche Ansprechen auf Deutsch seitens der Kioskangestellten, veranschaulichten eindrucksvoll das Überfahren der unsichtbaren Sprachgrenze.

Ein Felssturz und die damit verbundene Straßensperrung verhinderten Max' und Felix' Angriff auf die alte Straße zum Nigerpas, bekannt für ein besonders steiles Stück jenseits der

20 %. Daher wandten sie sich wie Martin der neuen, 25 km langen Passstraße über Aicha zu. Diese Variante ist eher diejenige für Landschaftsgenießer, vor allem im Vergleich zum höllischen Teilstück der alten Straße bei Breien. Dies ist ein Umstand, dem allerdings die drei Mayener Radsportler wenig Rechnung trugen, vielmehr ergab sich aufgrund einer seltsamen Dynamik ein regelrechtes Rennen in Richtung Pass und dem dort wartenden Patrick.

Noch deutlich vor dem flachen Balkon im Mittelstück distanzierte Martin mehrfach Max, was dieser nicht auf sich sitzen lassen wollte und entsprechend konterte. So schenkte man auch dem über der Straße thronenden Rosengartenmassiv (zu) wenig Aufmerksamkeit und hetzte, immer im Abstand von 50-200 m, nach oben. Nur knapp zwei Kilometer vor dem Gipfel passierten die beiden den entgegenkommenden Patrick und legten unabhängig voneinander Zeugnis vom hitzig geführten Duell ab. Im sportlichen Gedanken natürlich nicht beleidigend gemeint, Martin zu Patrick: „Die kleine Drecksau da hinten ist zäh, ich muss ihn auf Distanz halten.“ Entsprechend knapp 100 m, also einige Sekunden später Max zu Patrick: „Die Drecksau da vorne darf nicht gewinnen, ich muss ihn kriegen.“ Nur wenige 100 m vor der Passhöhe konnte Max schließlich aufschließen, das Momentum nutzen und sich entscheidend absetzen. So war aber aus dem vermeintlich ruhigsten Tag doch noch ein sportlich hochwertiger geworden, die richtige Vorbereitung für die große Tour am Folgetag.

Tag 6 – „Die Halbinsel Istrien“

Eine Tour quer über die Halbinsel Istrien durch die Länder Slowenien und Kroatien ist die sicher abenteuerlichste Etappe der bisherigen Alpentouren. Das gesamte Tagwerk war dabei sehr ambitioniert: Morgens um 4 Uhr aufstehen, drei Stunden Anfahrt mit dem Auto nach Triest, dann eine ca. 220 km lange Strecke mit unbekannter Höhenmeterzahl (vorher geschätzt 2800), keine Karte oder echtes GPS-Gerät, ausschließlich Navigation über vorher aufgeschriebene Ortsnamen und mittels einer schlecht auflösenden Handykarte - das ganze Mitte September mit entsprechend frühem Sonnenuntergang. Zu allem Überfluss mussten wir noch mit einer Menge Regen rechnen.

Glücklicherweise sollte sich wenigstens der Regen in sehr überschaubaren Grenzen halten, das Wetter und die Temperaturen waren jedoch für diese Region untypisch schlecht bzw. niedrig. So starteten wir gegen 8 Uhr in Muggia, einem der östlichsten Zipfel Italiens. Wenigstens das Auto war sicher geparkt, hatten wir doch direkt vor einer Wache der



Carabinieri unser Plätzchen gefunden. Schon nach wenigen Kilometern erreichten wir die slowenische Grenze, abgesehen vom Grenzschild unauffällig. Die Umgebung jedoch veränderte sich überraschend schnell. Wir fuhren absichtlich durch das Hinterland, etwas entfernt von der touristisch stark erschlossenen Küste Sloweniens. Es ging auch gleich in die Hügel und durch einige kleinere Dörfer. Auf den schmalen Sträßchen begegnete uns fast keine Menschenseele. Diejenigen aber,

die uns im Auto entgegen kamen, waren sehr erfreut, Radfahrer zu sehen, hielten an und winkten freundlich. Ein Verhalten, was man sich in Deutschland absolut nicht vorstellen könnte. Es mag natürlich auch dem Zufall geschuldet sein, aber es war eben doch auffällig. So arbeiteten wir uns durch landschaftlich interessantes Gebiet, durch die Örtchen Predloka, Podpec und Zazid in Richtung Rakitovec und kroatischer Grenze.

Mit Erreichen eben jener Grenze kam auch unser Tagesziel, der Vojak, mit 1370 m höchster Berg Istriens, auf der anderen Seite der Halbinsel in Sicht. Nun war uns bewusst, dass Kroatien zwar seit dem 01.07.2013 EU-Mitglied, keineswegs aber und anders als Slowenien, Unterzeichner des Schengener Abkommens zur Abschaffung von Grenzkontrollen ist. Was wir dann aber an der Grenze erlebten, hatten wir so eben doch nicht erwartet. Ein in völliger Einsamkeit liegender Grenzposten mit jeweils einem slowenischen und einem kroatischen Grenzbeamten versperrte uns vorerst die Weiterfahrt. Mit unseren Personalausweisen bewaffnet gingen wir recht zuversichtlich auf den finster dreinblickenden Slowenen zu. Zu unserer Überraschung hatte dieser keineswegs vor, uns ohne Weiteres passieren zu lassen. Im Gegenteil gab er sich äußerst wortkarg und scheinbar weder des Deutschen noch des Englischen wirklich mächtig. Glücklicherweise zog er zur Beratung seinen kroatischen Kollegen hinzu. Dieser schaute etwas weniger grimmig drein und zeigte sich deutlich kommunikativer. Er wunderte sich zwar offensichtlich etwas über unser Vorhaben, konnte ihm aber schließlich seinen Segen geben. Damit war dann auch der Slowene überzeugt, der uns trotzdem etwas widerwillig und mit dem klaren Hinweis, dass dies eine Ausnahme sei, da es sich um eine lokale Grenze ausschließlich für Slowenen und Kroaten handele, nun ebenfalls passieren ließ.

Spätestens jetzt war unserem Grüppchen klar, dass dies tatsächlich eine abenteuerlichere Tour als gewöhnlich werden sollte. Dieses Gefühl sahen wir unmittelbar beim Passieren der ersten kroatischen Ortschaft, Brest, bestätigt. War schon Slowenien in unserer Wahrnehmung „ärmer“ als die uns bekannten europäischen Staaten, sahen wir nun in Kroatien noch einmal eine weitere Abstufung. In den kleinen Dörfern radelten wir an unzähligen Gebäuden mit eingefallenen Dächern vorbei. Diese Tour durch das kroatische Hinterland zeigte sich wirklich spektakulär, außer den spärlichen, kleinen Dörfern war hier wirklich weit und breit niemand anzutreffen. Die „Straßen“ würden in Deutschland gerade als asphaltierter Wirtschaftsweg durchgehen. Jetzt wurde es auch etwas schwerer, sich zu orientieren und es kam wie es kommen musste. Trotz hervorragender Koordination durch Max waren wir in Kleovscak mit unserem Latein am Ende. Doch der Reihe nach, denn dieser Ort sollte uns in vielfältiger Hinsicht in Erinnerung bleiben.

Schon bei der Einfahrt in das ca. 30 Einwohner-Dorf wurden einige unangeleinte Wachhunde auf uns aufmerksam und Patrick wäre beinahe nicht nur sprichwörtlich als letzter von den Hunden gebissen worden. Gerade noch aufgeregt über dieses Erlebnis plaudernd, bemerkte Felix einen Plattfuß. Im Vorfeld hatten wir bereits darüber gesprochen, dass uns in Kroatien nichts „Größeres“ ereilen dürfte. Fernab von jeglichen Fahrradgeschäften und ohnehin ohne die einheimische Währung „Kuna“ wären wir absolut aufgeschmissen gewesen. Daher waren wir froh, „nur“ mit einem platten Reifen zu tun zu haben. Trotzdem war dies natürlich Anlass für den ein oder anderen Spruch, gerade in diesem etwas unheimlichen Örtchen. Während der Reparatur musterte uns ein kroatischer Anlieger mit kritischem Blick aus knapp 100 m Entfernung. Auch er war „bewaffnet“ mit einem gefährlich ausschauenden Wachhund. Uns war also an einer schnellen Weiterfahrt gelegen und so ging es bald wieder los. Wir erreichten die Kurve, in der eben noch der Kroate samt Hund stand und schon wurde uns klar, warum er

so befremdet ob unserer Anwesenheit war. Die Straße endete dort mehr oder weniger in seinem Vorgarten, und dass man sich schon mal wundern kann, wenn plötzlich vier bunte, deutschsprechende Radfahrer im eigenen Garten stehen, ist wohl nachvollziehbar. So weit so gut. Nun ergaben sich zwei Probleme: 1. Wir mussten wieder an der Hundeengstelle vorbei und 2. Wir hatten keine Ahnung, wo wir in dieser einsamen Gegend mit nur einer Straße falsch gefahren sein sollten. Könnte evtl. die Internetrecherche für diesen Bereich falsch gewesen sein und hier eine Sackgasse uns die Weiterfahrt verwehren? Es brauchte einige Zeit und Beratschlagung, ehe wir einen im Tal erkennbaren Weg als den unseren identifizierten und auf die Suche nach dem Abzweig gingen.

Wieder mit Ach und Krach vorbei an den Hunden fanden wir schließlich den Weg. Er war auf den ersten Metern stark verschmutzt und daher gar nicht als asphaltierter Weg erkennbar. Doch es konnte weiter in Richtung unseres Berges gehen. Freudig verkündeten Max und Felix fortlaufend die Höhenmeterzahlen, suggerierten sie doch, dass wir scheinbar auf der Rückfahrt kaum noch welche zu bewältigen hätten, da die Gesamtzahl schon fast erreicht war.

Der Anstieg zum Vojak besteht aus zwei Teilen. Zunächst steigt die Straße mit im Durchschnitt deutlich über 10 % bis zum Poklonpass (950 m). Hier könnte man nun die Abfahrt in Richtung der Kvarner Bucht mit ihrer Hafenstadt Rijeka an der Adriaküste nehmen. Wir bogen allerdings nach rechts auf die schmale Gipfelstraße ab. Von hier an verläuft die Straße deutlich flacher entlang der Berghänge und bietet hin und wieder tolle Ausblicke auf das über 1000 Meter tiefer liegende Mittelmeer und die kroatische Küste Richtung Süden. Die RSC-Gruppe hatte allerdings erst vom Gipfel aus Gelegenheit das Panorama zu genießen, da sich völlig unvermittelt ein regelrechtes Rennen mit hohem Tempo entwickelte, welches Felix letztlich vor Martin für sich entscheiden konnte. Oben angekommen nahm man sich aber genügend Zeit, diesen besonderen Ort zu würdigen, wengleich die Aussicht wetterbedingt zu wünschen übrig ließ.



Nun war der am weitesten vom Auto entfernte Punkt erreicht und die Rückfahrt, nun etwas südlicher, führte uns wieder quer durch Istrien. Schnell wurde aber deutlich, dass wir nun nicht mehr im abgeschiedenen Hinterland, sondern doch in etwas dichter besiedelten Regionen unterwegs waren. Spätestens auf dem Weg zur mittelalterlichen Kleinstadt Pazin realisierten wir angesichts einer Menge Hügel, dass die Höhenmeterzahl wohl deutlich über der Schätzung liegen würde (es sollten letztlich knapp 4000 sein). Auf dem Rückweg zur Küste passierten die RSCler das römische Städtchen Motovun, malerisch auf einem frei stehenden Berg angesiedelt. Mitten in das wellige Auf und Ab stellte sich plötzlich mit dem Anstieg Sveta Jelena nochmal ein größerer Brocken in den Weg. Diese knapp 400 Höhenmeter mobilisierten letzte Reserven und tatsächlich konnten wir von oben in der Ferne die Küste erkennen. Das Meer erreichten wir gleichzeitig mit der Grenze zu Slowenien. Im

touristisch relevanten Küstenbereich gestaltete sich die Überfahrt jetzt wesentlich leichter und wir erreichten mit Portoroz den ersten slowenischen Küstenort. Hier erlitten wir fast einen Kulturschock, belebte Gehsteige, eine Menge Geschäfte und Restaurants und vor allem die für Massentourismus berüchtigten Hotelburgen. Von nun an folgten wir der slowenischen Küste, die wir auf unserem Rückweg komplett abfuhren.

Gleich der nächste Küstenort, Piran, ließ uns aber schon wieder staunen. Die Altstadt liegt malerisch auf einer weit ins Meer ragenden Landzunge. Der Stadtkern ist im italienisch-venezianischen Stil gehalten und geizt nicht mit sehenswerten Baudenkmalern und tollen Aussichtspunkten. Wenn wir früher im Jahr hier gewesen wären und länger Sonnenlicht zur Verfügung gehabt hätten, wäre eine Einkehr zum Abschluss der Tour Pflicht gewesen. So bedrohte uns allerdings schon die Dämmerung und wir mussten uns losreißen.

Die verbleibenden knapp 35 km führten uns vorbei an den nördlichsten Salinen Europas (Salzgewinnung durch Meerwasser) in Strunjan, weiter vorbei am historischen Izola und dem hochmodernen Koper mit seinem großen Containerhafen. Doch alle Eile blieb erfolglos und wir mussten die letzten 30 Minuten, zu allem Überfluss nun auch im strömenden Regen, in Dunkelheit absolvieren. Zuerst ein Radweg direkt an der Küste und später ein netter Autofahrer „beschützte“ uns vor dem Verkehr und so erreichten wir nach einem langen und ereignisreichen Tag wohlbehalten das Auto.

Tag 7 – „Ruhetag in Venedig“

Ein Ruhetag war nach den bisherigen Strapazen dringend notwendig, für uns sollte die Lagunenstadt Venedig die benötigte Erholung bringen. Der Besuch der Provinzhauptstadt und ehemaligen Handelsmetropole war zwar erneut mit einer vergleichsweise weiten Anreise verbunden, sollte sich aber absolut lohnen.



Auf der Hinfahrt ließen wir es uns nicht entgehen, über den baulich höchst ungewöhnlichen Passo di San Boldo anzureisen. Mit 706 m Höhe fällt er kaum auf, die Konstruktion der Österreicher im 1. Weltkrieg ist allerdings so ungewöhnlich, dass der Pass für Rennradfahrer trotzdem seine Reize hat. Die letzten Kilometer führen über ein Serpentinstück, bei dem die Geraden fast parallel und die Kehren jeweils (!) rechts und links in Tunnels in den Fels gehauen verlaufen.

Nun hier Einzelheiten unseres Venedigbesuchs zu beschreiben, würde wohl angesichts der unzähligen Sehenswürdigkeiten zu weit führen. Natürlich durften Klassiker wie die Rialtobrücke, der Markusplatz mit Dom, der Dogenpalast, die Friedhofsinsel San Michele und der Canale Grande nicht fehlen. Bei blauem Himmel und sehr angenehmen Temperaturen von ca. 25° C erkundeten wir allerdings auch einige weniger überlaufene Gässchen und kosteten gleich mehrfach das tolle italienische Eis. Als wir mit dem Boot zurück zum Auto fuhren, fühlten wir uns wieder ausreichend gestärkt für die kommenden Aufgaben.

Tag 8 – „... es geht noch steiler -> Zoncolan“

Diese Stärkung war auch bitter nötig, angesichts des heute wartenden Monsters. Eine bessere Titulierung für die Ostauffahrt zum Monte Zoncolan (1740 m) fällt mir auch nach längerer Überlegung nicht ein. Diese Tagesetappe war eine der typischen, bei denen sich alles auf einen dominierenden Hauptberg ausrichtet und der Rest erst einmal weniger interessiert. Wenn man dann allerdings den Hauptberg bezwungen hat, merkt man plötzlich, dass eine Etappe mit 140 km und 3200 Höhenmetern noch andere Bestandteile haben muss.

Doch der Reihe nach: Bei der PKW-Anreise passierten wir Longarone, ein Ort der 1963 traurige Berühmtheit erlangte, als ein Berg in den naheliegenden Vajont-Stausee stürzte und die Flutwelle über 2000 Menschen tötete. Die verwaiste Staumauer thront heute noch bedrohlich über dem Tal.

Mit dem Rad starteten wir in Pelos im Tal des Piave. Direkt vom Parkplatz ging es moderat aufwärts zum Passo di Mauria (1298 m) und von dort entlang des am Pass entspringenden Tagliamento, dem bedeutendsten der letzten Wildflüsse der Alpen. Dies alles stellte allerdings nur ein „Warmfahren“ dar. Wir hatten schon viele Extrembezeichnungen zum Zoncolan gehört. Aber um wirklich mitreden zu können, mussten wir wohl oder übel selbst hinauf fahren. Unwillkürlich werden oft Vergleiche zum Passo di Mortirolo, einem der anderen Pässe mit extremer Steigung (uns wohlbekannt), die der Giro d' Italia so gerne besucht. Nun hat die alte Militärstraße hinauf zum Monte Zoncolan zwar inzwischen eine veritable Berühmtheit vor allem im Profiradsport erreicht, gleichwohl ist sie ein vergleichsweise junges „Vergnügen“. Erst Anfang der 2000er verirrte sich der Giro erstmals hier hinauf. Seitdem ist die spektakuläre Straße, an der kurz vor dem Gipfel ein gigantisches Naturstadion die Kulisse für Heldentaten unter dem tosenden Applaus zehntausender begeisterter Radsportfans bildet, regelmäßig im Programm. Der Hobbyradfahrer muss leider auf die Zuschauermassen verzichten und den Anstieg schlicht als eine riesige sportliche Herausforderung angehen, denn mehr ist hier wirklich nicht. Die Aussicht ist nicht sonderlich erwähnenswert und auch baulich wurden hier keine Wunderwerke vollbracht – sieht man einmal von der Steilheit ab.

Das diese Region allerdings eben auch sonst nicht so viel touristisch Interessantes zu bieten hat, erkennt man schnell an der Fokussierung auf den berühmten Radsportberg. Überall findet man Schilder oder andere Hinweise und sogar Denkmäler. Doch nun zum Anstieg selbst, auf dem man in Schilderform von sämtlichen Radgrößen der letzten Jahrzehnte begleitet wird. Selbst gut trainierte Radfahrer haben an diesem Berg wohl hauptsächlich das Ziel „nicht absteigen“. Die knapp 10 km lange Auffahrt mit 1225 Höhenmetern beginnt in Ovaro und weist somit eine Durchschnittssteigung von etwas über 12 % auf. Es geht auch gleich gut los, vorbei an einer Installation als Hommage an Giro und Rosa Trikot in das Dorf



Liariis, hier wird es plötzlich wieder flach. Was hat das zu bedeuten? -> Es wird noch steiler. Auf den folgenden 6,0 km steigt die Straße um sagenhafte 898 m an, also ein Steigungsschnitt von 15,0 %, wie gesagt auf endlosen sechs Kilometern.

Von Anfang an gab es in der Gruppe kein „gemeinsam“ mehr, jeder kämpfte sein Einzelschicksal. Ein Ausruhen war unmöglich, Fahren im Sitzen nur unter größten Kraftanstrengungen machbar. Durch das ständige Wiegetrittfahren und damit verbundene Ziehen am Lenker wurden vor allem Rücken und Arme zu einem unerwarteten Problem. Trotzdem schafften es Max, Felix und Martin tatsächlich alle ohne Pause (Patrick wartete am Fuß des Anstiegs) in der genannten Reihenfolge. Max und Felix hatten mit ihren Kompaktkurbeln bereits zu kämpfen und attestierten dem Zoncolan, der härteste je gefahrene Pass zu sein. Martin wuchtete unterdessen die Standardkurbel hinauf, „steiler kann und will ich damit nicht mehr fahren, das war Limit.“

Leider kostete der Triumph am Zoncolan Max die letzte Stabilität im vorher schon gereizten Knie. Die folgende Rückfahrt über die ebenfalls stellenweise nochmal steile Cima Sappada (1299 m) wurde somit zur Qual. Letztlich erneut in der hereinbrechenden Dämmerung erreichte die Vierergruppe das Auto. Es war allerdings heute schon abzusehen, dass zum großen Finale wohl nur Felix, Patrick und Martin aufbrechen könnten.

Tag 9 – „Dolomiten pur zum Abschluss“

Zum Abschluss der Alpentour steht traditionell eine besonders höhenmeterreiche Etappe auf dem Programm. Auch 2014 waren über 5000 Höhenmeter geplant, die Namen der Pässe lesen sich wie das „Who is who“ der Dolomitenpässe. Endlich starteten wir auch mal wieder direkt von unserer Wohnung aus, angesichts des großen Pensums sicherlich eine gute Variante. Max musste bedauerlicherweise wie erwartet passen und so machten wir uns zu dritt zunächst bei sehr kühlen aber wolkenlosen Bedingungen auf den Weg. Erneut war für den Nachmittag Regen gemeldet, weshalb wir bewusst mit großer Flexibilität an die Etappe herangingen und einmal sehen wollten, wie weit wir kämen.

Direkt der erste Anstieg zum Passo di Falzarego (2105 m) bzw. zum direkt benachbarten Passo di Valparola (2192 m) war mit 20 km und 1200 Höhenmetern der längste des Tages und verriet dem ein oder anderen schon, was die Beine nach so vielen Tagen Belastung noch hergaben. Die Abfahrt nach La Stern ins Val Badia und weiter nach Corvara brachte uns auf die vom zweiten Tag bekannte Sellarunde. Nun sollte sie in umgekehrter Richtung, also gegen der Uhrzeigersinn, gefahren werden. Landschaftliche Schönheit und Besonderheiten der Runde über Grödner-, Sella-, Pordoi- und Campolongo wurden ja schon bei Etappe zwei hinlänglich beschrieben. Die grandiose Kulisse in Verbindung mit dem noch tollen Wetter ließ uns aber dennoch wieder viele Fotos schießen und den letzten Tag genießen. Allerdings zeichnete sich am Grödnerjoch und dann nochmal deutlicher am Sellajoch ab, dass Patrick und Felix ihre Alpentour wohl mit dem Passo di Pordoi und der anschließenden Abfahrt zur Herberge beschließen wollten.

Ich wollte aber unbedingt noch weiter und trennte mich daher auf der Sellapasshöhe von meinen Mitstreitern. Das gute Wetter hielt noch genau für den Rest der Sellarunde. Als ich dann jedoch die 14 km lange Auffahrt zum Valparola in Angriff nahm, formierten sich in der Nähe der Passhöhe sehr bedrohlich dunkle Wolken. Bis 3 km vor dem Gipfel blieb es aber noch weitgehend trocken, auch einen kurzen „Colastopp“ konnte ich noch einlegen, ehe kalter

Regen und starker Wind die restliche Auffahrt unangenehm werden ließen. Nach einem ultraschnellen Passfoto überlegte ich kurz, ob die verlockende Abfahrt über den Falzarego nun auch für mich das Ende der Alpentour einläuten würde. Ich entschied mich aber recht schnell für den Abzweig Richtung Cortina d'Ampezzo und für mindestens einen weiteren



Pass. Schon bald bereute ich diese Entscheidung. Ein wahrer Wolkenbruch inklusive einer ganzen Menge Hagel ging auf mich nieder und es wurde richtig kalt, schließlich hatte ich aufgrund der Länge der Tour weitgehend auf Zusatzbekleidung verzichtet. Neben Kurz-Kurz hatte ich Armlinge und eine dünne Regenjacke dabei. Dank der katastrophalen Sichtverhältnisse verpasste ich den Abzweig zur Stichstraße zu den Cinque Torri. Ob ich allerdings abgebogen wäre, wenn ich sie gesehen hätte, wage ich aus heutiger Sicht sehr zu bezweifeln.

Nun kam es also zum finalen Duell: Martin gegen den Passo di Giau. Duell ist hier wohl gar nicht so unangebracht, schließlich hatte der Giau mir am ersten Tag schwer zugesetzt und mich wie kaum ein anderer Pass im Zuge der Alpentour gefordert. Angesichts der nun schon absolvierten Strecke hatte ich

verständlicherweise Respekt vor diesem letzten Berg. Es passierte dann allerdings etwas, was jeder Radfahrer kennt: Es lief einfach. Es regnete unablässig, es war kalt und während der knappen Stunde Auffahrt begegneten mir höchstens eine Hand voll Autos. Trotzdem, oder gerade deswegen, wirbelten die Beine zuverlässig rund und ich kam super voran. Kurz vor der Passhöhe hörte auch der Regen auf, was freilich nichts an der etwas besorgten Begrüßung durch eine Deutsche Autofahrerin änderte: „Sie holen sich doch den Tod, unser Auto zeigt 5 Grad.“ Das ließ für die über 20 km lange Abfahrt nichts Gutes erahnen, es war aber letztlich erstaunlich erträglich.

Sieben Dolomitenpässe (lässt man die Dopplungen von Falzarego und Valparola außer Acht), 160 km und 4700 Höhenmeter sind die Bilanz dieser Schlussetappe. So erreichte auch ich schließlich zufrieden unsere Unterkunft, auch wenn im Nachhinein die 350 Hm zu den Cinque Torri die 5000er Marke hätten fallen lassen und sich so ein kleiner Wermutstropfen in die Zufriedenheit mischte ;-)

Mit den Dolomiten konnten wir ein weiteres Teilgebirge der Alpen näher unter die Lupe nehmen. Wann und wo die nächste Alpentour stattfinden wird, steht noch nicht fest, nur eins: Dass sie stattfinden wird!